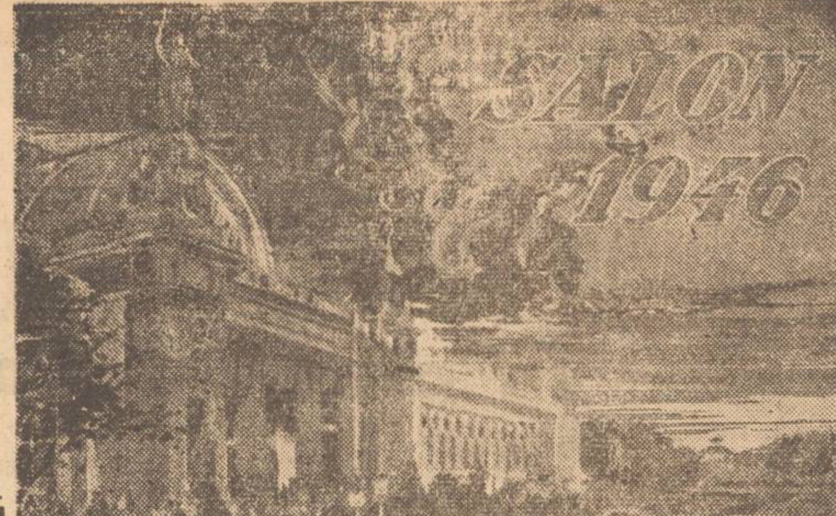
Anul II Nr. 502 Exemplarul lei 500 Vineri 1 Noembrie 1946

SPORTUL popular

Telefoane: Redacţia 4.07.48, Tipografia 4.84,48
Redacţia şi Ad-ţia Domniţa Anastasia 6, Bucureşti



D. CHIVU STOICA



„Nu trebue să admitem să existe echipe cari se camuflează sub firme sindicale"

a spus dl. Chivu Stoica, vicepreşedintele C. G. M. în cuvântarea sa la conferinţa responsabililor sportivi

In cadrul mişcării sindicale există obiceiul, ca din când în când resoartele să întrunească pe toţi activiştii şi să prelucreze cu ei toate problemele muncii.

La aceste şedinţe se fac rapoarte şi se schimbă experienţele muncii în aşa fel încât toţi delegaţii pleacă îmbogăţiţi cu experienţele câştigate. In acest scop Comitetul Executiv al C. G. M. a convocat pe toţi activiştii sportivi din comisiile locale, cărora le-au adus salutul Comitetului Executiv C. G. M. Cred, că din ceeace s'a vorbit aici şi din ce se va mai vorbi vom fi cu toţi lămuriţi despre ceeace însemnează Sportul muncitoresc, ce însemnează sport de masse sport sindical.

In trecut, sportul constituia o armă pentru canalizarea energiei tineretului la remorca partidelor reacţionare, în direcţia unor regimuri străine de popor. Azi însă mişcarea sindicală din ţara noastră şi-a luat sarcina de a organiza sportul pe baze noi democratice, care să fie un mijloc de educare al tineretului în lupta lui pentru democraţie.

Este ştiut, că unii muncitori trăesc şi azi încă sub impresia concepţiei învechite, că ucenicul ar fi un fel de sclav. Vedem în unele fabrici şi azi pe ucenic umblând la 3 metri înapoia meşterului umil şi supus tuturor ordinelor. Dacă privim pe aceşti tineri, ne dăm seamă, că aceştia nu vor putea deveni conducătorii de mâine ai clasei muncitoare, dar vor coborî chiar la nivelul de conştiinţă al acestia şi reacţiunea îl va folosi chiar împotriva clasei muncitoare drept carne de tun, împotriva ţăranului, împotriva muncitorului şi împotriva vecinilor.

C. G. M., Frontul Unic Muncitoresc precum şi partidele noastre democratice au înţeles, că tineretul muncitoresc este una din forţele de bază ale clasei muncitoare şi deacea îi dă tot sprjinul pentru a-i face şi prin sport o educaţie care să facă apt acest tineret să participe în lupta generală a clasei muncitoare pentru o viaţă mai bună.

Cu privire la activitatea sportivă a C. G. M.-ului putem spune, că avem realizări. Din rapoartele scrise şi din controlul depe teren am constatat, că Sindicatele şi Comitetele de fabrică şi-au asumat sarcina de a mobiliza tineretul înspre sport. La această activitate se adaogă acţiunea C. G. M.-ului care a obligat pe patroni prin contracte colective să sprijine sportul sindical. Aproape în toate centrele muncitoreşti tineretul s'a încadrat în bună parte în mişcarea sportivă. Dar vreau să subliniez aici, că şi după 23 August, munca sportivă are la bază aceiaşi concepţie ca şi în trecut. O muncă neclară, îngustă, cu sporturi de concurs, o muncă de suprafaţă, fără bază de massă consolidată. Nu trebue să ne preocupe sportul de competiţiune ci trebue să lămurim întregul tineret, că pentru el sportul este o necesitate şi să-i facem o educaţie sportivă în acest senz. Deaceea noi trebue să creăm cât mai multe secţii de sport în care să cuprindem tot tineretul. Astfel vom putea ridica un tineret sănătos din care să putem selecţiona elementele cele mai capabile.

Dar ce au făcut unii dintre noi după 23 August 1944? Din păcate mulţi au luat profesionişti din trecut şi s'au apucat să facă sport într'un spirit comercial. Din sport s'a făcut negoţ şi chiar am avut neplăceri din cauza aceasta. Cei cari nu se îngrijesc de ridicarea elementelor noi, le caută în altă parte, le cumpără desvoltând mai departe spiritul negustoresc în sport. Faţă de aceste manifestări Comitetul Executiv a luat poziţie, fiindcă un adevărat sport

(Continuare în pag. III-a)

Yvon Pétra profesionist?

PARIS (Sportpress). — Federaţia Franceză de Tennis nu mai are nici o veste dela Pétra. Primul jucător al Franţei a primit, împreună cu P. Pallizza, autorizaţia de a rămâne în America până la turneul din Mexc, inclusiv. Pellizza a telegrafiat că se va întoarce 'n patrie, dar Pétra nu a dat semne de viaţă. Se pune astfel problema dacă Yvon Pétra nu este pe punctul de a trece la profesionism. Se pare că i-au fost făcute interesante oferte!

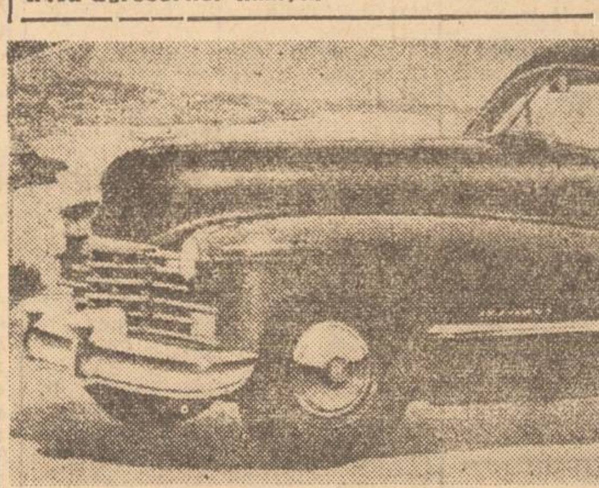
UN MIRACOL AL RENAŞTERII FRANCEZE: SALONUL AUTOMOBILULUI-PARIS

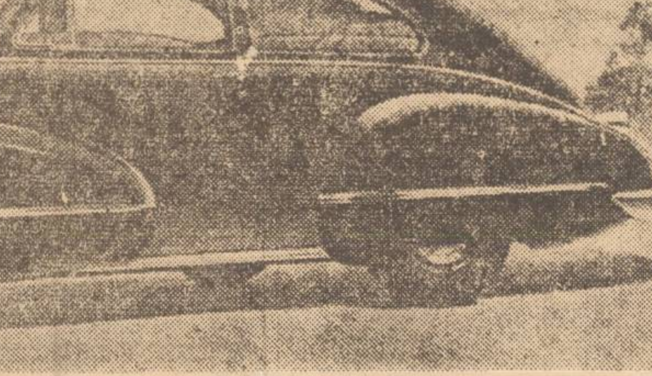
ACEASTĂ PRIMĂ EXPOZIŢIE INTERNAŢIONALĂ A PĂCII A UIMIT LUMEA INTREAGĂ

PARIS, 1946. — Salonul de Automobile, arată încă o dovadă a ceeace poate fi numit fără înconjur: MIRACOLUL RENAŞTERII FRANCEZE. Franţa stăpânită de clica oligarhică a marilor trustur.i Franţa cheflíilor şi multi-naţionalilor gură cască pentru cari Parisul se reduce la cabareturile din Montmartre, „Franţa Bizantină" aşa cum o botezase un gânditor contemporan a dispărut şi ca cenuşa ei să renască o Franţă nouă, muncitoare, constructivă, creatoare. Salonul de automobile 1946 este o creaţie a muncitorilor şi tehnicienilor francezi, a oamenilor îmbrăcaţi cu salopetă, cari ştiu azi să mânuiască strungul tot aşa de bine ca eri, mitraliera. Căci renaşterea franceză a început odată cu REZISTENŢA a început odată cu răsvrătirea unanimă împotriva agresorilor nazişti.

CADILLAC

reprezintă perfect stilul american cu tendinţa spre mare lux cu linie dinamică. Maşina miliardarilor. 1500 de dolari bucata.





Ediţia de provincie de astăzi a ziarului nostru cu un variat material din întreaga ţară poate fi găsită de cei interesaţi numai la chioşcul de ziare „LUVRU" în Bd. Regele Carol Nr. 2.

Quand même...

Cel de al 33-lea Salon parizian al automobilului, motocicletei, bicicletei, şi-a închis porţile. Prototipurile în jurul cărora s'a cristalizat atenţia a mii de vizitatori, golesc acum, unul câte unul, hala dela Grand Palais.

Ce am putea reţine din acest Salon, botezat „al economiei", în afara afluenţei record, cifrată la peste un milion de intrări în numai 7 zile? Pe plan tehnic, se observă o puternică tendinţă spre utilizarea aliajelor uşoare şi spré aerodinamizarea siluetelor pentru reducerea rezistenţei în mers.

Ne ocupăm în altă parte despre admirabilele modele franceze — elegante şi practice—, cât despre maşinile de lux, cele americane par stridente în acest „salon al economiei"...

Inainte de a întoarce însă ultima filă peste salonul parizian, — primul dela 1938 încoace — să ne fie permis a sublinia expoziţia aceasta miraculoasă a voinţei franceze, ca şi efortul creatorilor ei: inginerii francezi.

Ocupată 50 luni, distrusă, pustiită, privată de cele mai bune maşini, decimată în elementul uman muncitoresc, Franţa aceasta, quand même, a reuşit să pună în picioare primul salon postbellic. Din „block_out"-ul ocupaţiei, au ieşit planul şi lucrări remarcabile, puse la punct în cursul ultimilor doui ani.

Să sperăm că Salonul 1947 va fi şi mai demn de cele dinainte de războiu, — unde se va putea cumpăra şi vinde — şi nu numai o expoziţie retrospectivă asupra activităţii industriei automobilistice.

Salonul în cifre

Salonul Automobilului 1946 a trăit 8 zile de intensă pasiune pentru parisieni, provinciali şi străini.

3 Octombrie 1946 — 11 Octombrie 1946.

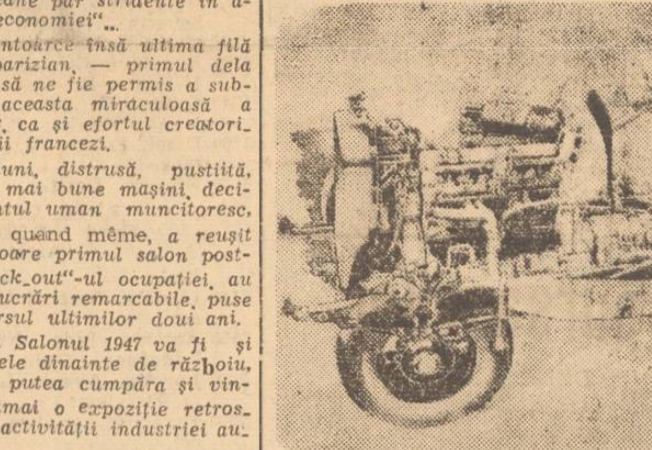
La parter şi etaj, în 15 săli festiv pavoazate, 674 exposanţi din 5 ţări au depus mărcile lor.

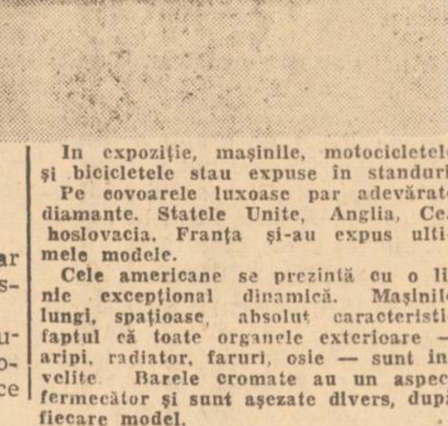
Franţa, Anglia, Statele Unite, Cehoslovacia şi Italia au concurat.

1.076.00 persoane au vizitat această mare expoziţie, plătind fiecare 35 fr. şi toţi la un loc 3.776,000 fraci.

Şi totuşi nu s'a vândut nici o maşină, nu s'a cumpărat niciuna!

MOTORUL ROLLS-ROYCE





In expoziţie, maşinile, motocicletele şi bicicletele stau expuse în standuri. Pe covoarele luxoase par adevărate diamante. Statele Unite, Anglia, Cehoslovacia. Franţa şi-au expus ultimele modele.

Cele americane se prezintă cu o linie excepţional dinamică. Maşinile lungi, spaţioase, absolut caracteristic faptul că toate organele exterioare — aripi, radiator, faruri, osie — sunt învelite. Barele cromate au un aspect fermecător şi sunt aşezate divers, după fiecare model.

Am văzut salonul dela Paris

(dela corespondentul nostru: ROBERT OSSIEN)

Şapte ani trişti pentru Franţa, dar mai trişti pentru Paris, au trecut greu, foarte greu. Parisienii obişnuiţi cu satisfacţiile mereu prezente ale lucrurilor de artă, de lux, a tot ce e nou, modern, au renunţat cu durere la toate acestea în acel început odios de praf de puşcă şi huruit de motoare venit de dincolo de Rin, din Germania odiosului Hitler.

Poate de aceea Salonul acesta al automobilului a însemnat un reviriment şi pe Champs Elyseés, la Grand Palais, a avut loc, cu prilejul deschiderii, un adevărat pelerinaj.

Incepând din „Place de la Concorde" un şuvoiu de oameni, femei, bătrâni, tineri, copii, grăbiţi şi multicolori, se îndreaptă spre „Grand Palais".

Şi la Paris, în acest început de Octombrie, e destul de răcoare. In pardesie, raglane şi în toalete destul de frapante, elegantele Parisului sunt ca totdeauna curioase şi le pasionează în deosebi maşinile. Pe unele cele de mare lux, Cadillac-urile de care vorbesc cu admiraţie, pe altele chiar numai producţia noastră, un Grégoire, un Mathio şi chiar un Simca 5 sau 6.

Grand Palais arată aşa ca totdeauna, splendid. Statuile la fel de impresionante şi cupola veşnic imensă şi cuprinzătoare.

Agitaţia e mare şi iată-ne că trebue să facem coadă la bilete.

35 franci un bilet!

7000 lei în banii dvs.

Totuşi destul de eftin pentru a vedea progresul technicei mondiale.

Dar iată inovaţiile franceze.

Panhard — Grégoire maşină la îndemâna oricui de numai 470 kgr., duce 4 persoane şi are o viteză de 100 km. pe oră. Toate maşinile noastre sunt mici, construite pentru a fi la îndemâna tuturor.

Automobilul electric de numai 2 persoane, dă un excepţional randament în oraş, consumând de 10 ori mai puţin ca ori care altă maşină.

O dudue nostimă ar vrea s'o cumpere. Ii place atât de mult.

Dar ce păcat!

Toate minunăţiile acestea de construcţie franceză nu se vând. Ele vor pleca în străinătate fiindcă Franţa are nevoe de devize. Poate la Bucureşti vor rula pe bulevarde, înainte ca noi să avem această satisfacţie.

Iar maşinile acestea americane, Buick, Cadillac-ul extra lux şi formidabilul Kaizer-Frazer, cu atâtea inovaţii, fără clanţe, portierele se deschid cu butoane, sau altele au caroseria de... sticlă, costă pentru noi prea scump. Circa 300.000.000 lei!

Acestea sunt maşinile miliardarilor şi chiar aceştia sunt prea puţini.

Poate vreo bicicletă să cumpărăm mai repede. Una de curse cu schimbător cu... 10 viteze sau chiar o motocicletă cu... cauciucuri metalice, cauciucurile Michelin.

Salonul acesta este splendid.

Peste 700 modele şi parcă toate ai vrea să le ai. Un vis frumos care peste 2—3 ani va fi realizabil.

Franţa trece prin momente grele şi acum. Economia ei nu este strălucită, dar ea continuă să fie prezentă în fruntea oricărei activităţi şi să rămână bastionul occidental de civilizaţie.

La anul, Salonul Automobilului 1947 va fi poate şi mai atractiv.

Vă invităm de pe acum să-l vizitaţi.

VICTORIA INDUSTRIEI FRANCEZE G. F. A. Un nou GENERAL MOTORS

Generale Française Automobile" General Motors a reuşit de mult realizează azi în Franţa, ceea ce în Statele-Unite.

Imediat după eliberare, industria franceză trebuia să renască. Forţele vii ale Franţei întărite şi biruitoare din lupta cu nemţii şi colaboraţioniştii vichyşti au pornit imediat la lucru. MARCEL PAUL instalat la conducerea industriei a ştiut să coordoneze producţia industr... să utilizeze raţional materia primă, să-şi apropie specialiştii, să pună de acord producătorii şi astfel să câştige o bătălie economică din cele mai importante.

Cinci mari case de marcă s'au reunit şi au format acest G. F. A., care acoperă prin producţie, totalitatea nevoilor în automobile atât pentru interior cât şi pentru export.

Această forţă, G. F. A., este pusă la dispoziţia tuturor.

A trebuit ani de zile de experienţă ca industria automobilistică să ajungă la o soluţie atât de practică.

Dela micul furgon-camionetă Simka de 250 kgr. şi până la camionul Bernard de 18 tone cu motor Diesel cu 6 roţi, G. F. A., satisface orice cerere.

SIMCA cu două modele Simca 5 şi 8, exclusiv maşini de serviciu economice, DELAHAY şi DELAGE maşini de sport şi maşini de mare lux au câştigat certificate de excepţional comportament.

Toate produsele G. F. A. sunt expuse la acest salon şi în curând ele vor invada pieţele europene.

Franţa trăeşte astăzi sănătos.

Mai mică atenţie articolelor de mare lux şi mai multă pentru industria franceză de pe urma căreia întreg poporul francez va câştiga.

Redresarea economică a Franţei se efectuează în ritm accelerat.

Prezentări de V. BANCIULESCU şi AUREL NEAGU

Rugbiştii români au obţinut două răsunătoare succese la Praga

— Au învins pe Slavia cu 9-6 şi L. T. C. cu 15-5
— Mâine se va disputa matchul Bucureşti - Praga

PRAGA 30 (Sportpress). — Rugbyştii români plecaţi Vineri din Bucureşti, au sosit Duminică la Praga, unde au rămas să se refacă după oboseala drumului.

Luni au susţinut primul match în localitatea Ricany la 20 km. de Praga.

Adversar le-a fost Slavia, ROMANII OBŢINAND O STRALUCITA VICTORIE CU SCORUL DE 9-6.

Luni s'a jucat sub titulatura de Sportul Studenţesc. De remarcat că Slavia a învins de curând o puternică selecţionată de rugby a lui R. A. F.

SUCHIANU

TOT SUB NUMELE DE SPORTUL, RUGBIŞTII ROMANI AU JUCAT MARŢI CU LAWNTENNIS CLUB CAMPIONII CEHOSLOVACIEI DE RUGBY. SUCCESUL A REVENIT TOT ROMANILOR LA SCORUL DE 15-5.

Vineri, rugbiştii vor juca sub numele de Bucureşti cu reprezentativa oraşului Praga, iar Sâmbătă 2 Noembrie vor juca la Brno cu selecţionata oraşului.

*

După 2 Noembrie o selecţionată a oraşului Praga va întreprinde un turneu prin Olanda şi Belgia.

In prezenţa d-lui Sergiu Petrovici

Şedinţa comună a Biroului Executiv O.S.P. cu preşedinţii şi secretarii federaţiilor de specialitate

Marţi după amiază a avut loc prima şedinţă comună a Biroului Executiv O.S.P. cu Preşedinţii şi secretarii federaţiilor de specialitate.

Aceasta a fost prima şedinţă de



D. SERGIU PETROVICI

acest fel convocată dela apariţia legii de funcţionare a Organizaţiei Sportului Popular, şi a avut drept scop strângerea legăturilor dintre conducerea superioară şi organele tehnice, de execuţie, precum şi armonizarea muncii în comun.

D. SERGIU PETROVICI, preşedintele Organizaţiei Sportului Popular, deschide şedinţa arătând importanţa acestei întruniri, exprimându-şi dorinţa de a da un caracter de regularitate conferinţelor tehnice.

In continuare, d. Arh. GH. LYKIARDOPOL, secretarul general adjunct al Organizaţiei, după ce face o paralelă între atribuţiunile federaţiilor în trecutul mai îndepărtat şi atribuţiunile lor în cadrul legei O.S.P., defineşte cu preciziune rolul de organe tehnice pe care îl au aceste federaţii.

D-sa insistă asupra organizării muncii în federaţie, asupra sarcinilor pe care le au delegaţii resoartelor şi rolul lor de stimulenţi ai activităţii.

Federaţiile care conduc sporturi practicate şi de femei, vor avea grije să coopteze în comitet cel puţin o femee, pentru a se da astfel o mai mare desvoltare sportului femenin.

După aceste indicaţiuni sumare, urmează discuţiuni la care iau parte aproape toţi preşedinţii şi secretarii federaţiilor.

Se lămuresc o serie de probleme în legătură cu: organizarea organelor în subordine din ţară, afilierile şi legitimările, echipamentele şi materialele sportive, etc.

EXAMINAREA PROBLEMELOR FINANCIARE

D. Av. MARCEL VLAICU, directorul administrativ al Organizaţiei Sportului Popular dă o serie de preţioase indicaţiuni asupra resurselor financiare ale organizaţiei şi asupra condiţiunilor în care acestea sunt repartizate la federaţii.

Recomandăm mai mult spirit de gospodărie în ceeace priveşte mânuirea fondurilor, care trebuesc folosite numai pentru organizarea tehnică a competiţiunilor.

Cum este apreciată proza noastră

Am fost plăcut sprinşi de faptul că proza noastră este apreciată nu numai de către cetitori, dar chiar de către unii confraţi. Admiraţia acestora din urmă (vezi articolele din ultima oră de Luni semnată de Gr. T. şi Gazeta Sporturilor de Marţi semnată Tudor Voina) s'a tradus prin a ne cita pasagii întregi sau a ne parafraza.

Dacă este nevoe vom prezenta cetitorilor neîncrezători, textele exemplificatoare.



DOMNIŞOARA, NU VA TENTEAZA ?

Panhard-Grégoire

Una din principalele atracţiuni ale salonului, este fără îndoială maşina Panhard, marca decană a Franţei, care a sărbătorit în 1945 centenarul său, iar în 1946, 50 ani dela primul său succes: Paris-Bordeaux-Paris.

Panhard realizează prin modelul său expus, Grégoire, reîntoarcerea la motorul cu supape şi la forma redusă.

E o maşină de 4 locuri, cu 4 portiere, a cărui greutate este de 475 kgr., ceeace înseamnă că pentru construcţie s'a făcut apel într'o mare măsură la metale uşoare.

Motorul este un cilindru de 610 cmc şi flat-twin de 72 şi 75. Poate atinge o viteză de 95—100 km. pe oră, iar consumul este de 5—6 litri la 100 km. Roţile dinainte sunt libere, are frâna hidraulică pe toate 4 roţi.

Roţile se fixează în 5 puncte, sunt foarte uşor de demontat şi au cauciucuri 135/400.

Maşina este înzestrată la spate cu un cufăr accesibil şi prin interior. Concepută în timpul ocupaţiei, maşina a fost mult încercată şi licenţa ei a fost achiziţionată de Anglia prin firma Grantham, iar pentru America de celebrul constructor Henry Kaizer.

Panhard-Grégoire este un minunat exemplar al concepţiei economiei, uşurinţei şi liniei estetice franceze.

Rolls-Royce

Rolls-Royce-ul a însemnat totdeauna perfecţiunea în fabrcarea automobilelor.

Fabrica şi-a sista fabricarea de maşini în timpul războiului în folosul aviaţiei. Astfel că noul tip de după război era aşteptat cu mult interes.

El a apărut chiar în cursul acestui an.

Şi-a păstrat aceiaşi prestanţă dar linia lui a fost adoptată ultimilor cerinţe ale technicei moderne.

In ce priveşte dimensiunile, ele sunt identice cu cele ale maşinei de dinainte de război. Baza roţilor a fost redusă cu 9 ins.

Consecvenţa acestui fapt este în strânsă legătură cu motorul.

Principalul motiv este însă de a da o egală distribuţie a greutăţii.

Radatorul a fost şi el avansat pentru a da o linie elegantă a părţii din faţă.

Distanţa dela centrul roţii din faţă la capul frontal este de 6½ ins, iar distanţa dela pedale a scaunul din spate este de 67 ins.

Caroseria este montată pe un şasiu cu totul nou, iar barele exterioare sunt legate între ele printr'un X.

Carboratorul a fost partea culminantă sau mai bine punctul terminus al unor lungi lucrări începute în timpul războiului trecut de către Henry Royce.

Actualmente Rolls-Royce-ul are o putere de 25—30 cai putere.

MATHIS 333

Inginerul Andrean a revoluţionat salonul cu maşina *Mathias V. L. 333*. Făcând fabula rasă cu ideile clasice, a prezentat un automobil cu 3 locuri şi... 3 roţi. De ce aşa şi nu altfel? Inginerul Andrean şi-a făcut o socoteală bună: practica zilnică ne arată că în 80% din cazuri şoferul se află singur la bord, iar în 90% din cazuri maşina merge cu 2 persoane. Aşa dar, inovaţia celor „3 roţi", cu caroseria „stil avion", cu greutatea totală de 385 kgr. (Novak o ridică în două mâini !), cu încărcătura de 100 kgr., afară de cei 2 pasageri, — iată caracteristicile acestei minuni. Pe de altă parte, utilizarea a numai 3 roţi, reduce din greutate, oferă stabilitate şi confort, reduce riscurile de răsturnare şi, însfârşit, ieftineşte mul costul. Deasemeni, *roata mică din spate* (!), împuţinează săltăturile cauzate de inegalităţile şoselei.

Din punct de vedere tehnic: motorul lui *Mathis 333* comportă 2 cilindri orizontali opuşi de 75/80, fără dezaxej. Puterea în frâne este de 15 CV la 3000 turaţii. Rezervorul de 18 litri asigură un parcurs de 500 km. Cilindre de 180 grade, cu o singură explozie de turaţie. Roata mică din spate este legată de un singur braţ, care permite un demontej normal.

Insfârşit, modelul acesta remarcabil permite cu încărcătura totală, realizarea unei medii orare de 70 km. şi nu consumă decât 3.500 litri pe 100 km.

Rezultat al inventivului spirit francez, dar şi al unor braţe vânjoase gata să servească ţara şi poporul, maşina Mathis 333 este un exemplu de urmat.





IATA SPLENDIDUL MATHIS 333